# BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok III Nr.10 (21) Październik r.1947


Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk we wrześniu r.1947.- (BIM). Łączny przeładunek w obu portach wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 1.126.166,2 t, tj. o ok. 2,5% więcej niż w poprzednim miesiącu; obroty zatem znowu zbliżyły się do poziomu lipcowego, wobec którego poprzedni miesiąc wykazywał zniżkę o 4%. Wzrost ten nastąpił dzięki dużej zwyżce importu, który w wysokości 356.736,6 t przedstawia zwiększenie o ok.13% wobec poprzedniego miesiąca. Należy to przypisać rozwojowi własnego handlu morskiego, gdyż transporty UNRRA odgrywają już minimalną rolę w przeładunkach. Natomiast wywóz, który w poprzednim miesiącu wykazywał niewielką zwyżkę wobec lipca (o 0,7%), spadł o 1,7% wobec miesiąca poprzedniego.

Podział pomiędzy oba porty w jeszcze większej mierze niż w ostatnich miesiącach wykazuje przewagę portu gdańskiego, którego udział wynosi prawie 56% ogólnych obrotów, podczas gdy na Gdynię przypada ok. 44%. Przewaga ta zarysowuje się zarówno w przywozie, którego 54% przeszło przez Gdańsk, jak jeszcze dobitniej w wywozie, w 57% skierowanym na Gdańsk. Stosunek powyższy stoi w przyczynowym związku z większym niż w poprzednim miesiącu udziałem towarów masowych w ogólnych obrotach, zwłaszcza w eksporcie, gdzie osiągnął on 96%, oraz z przesunięciem się wzajemnego stosunku obu portów w obrotach drobnicowych. Podczas bowiem, gdy w poprzednim miesiącu przeszło przez Gdynię 82% całej drobnicy, to w miesiącu sprawozdawczym przeładunki drobnicowe podzieliły się pomiędzy Gdańsk i Gdynię w proporcji dla Gdańska korzystniejszej, mianowicie przez Gdynię przeszło tylko 69%.

W przeładunku towarów masowych tym razem udział Gdańska był większy w imporcie (60%) niż w eksporcie (56% ogólnego wywozu).

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska przedstawiały się we wrześniu r.1947 jak następuje:

| | Gdynia t | Gdańsk t | Razem t |
|---|---|---|---|
| Przywóz | 162.595,7 | 194.140,9 | 356.736,6 |
| Wywóz | 333.937,5 | 435.492,1 | 769.429,6 |
| Razem: | 496.533,2 | 629.633,0 | 1.126.166,2 |
| W poprz.mies. | 499.248,4 | 599.294,6 | 1.098.543,0 |
| We wrześniu r.1946 | 352.483,9 | 352.448,3 | 704.932,2 |

Jak wynika z powyższego zestawienia, przeładunek w porcie gdańskim wzrósł o ok. 5%, natomiast w przeładunku Gdyni nastąpiła nieznaczna zniżka ( o ok. 0,5%) wobec poprzedniego miesiąca.

W porównaniu z tym samym miesiącem ub.r. przedstawiają obroty miesiąca sprawozdawczego zwyżkę o ok.60%, podczas gdy analogiczny stosunek w poprzednim miesiącu wyraził się cyfrą 33%. Podział pomiędzy porty w ub.r. był bardziej zrównoważony niż w b.r. dzięki dużym transportom UNRRA, wyładowywanym w większości w Gdyni.

Obroty towarowe portów Gdyni i Gdańska w III kwartale r.1947.

| | Gdynia t | Gdańsk t | Razem t |
|---|---|---|---|
| Przywóz | 508.102,3 | 533.113,2 | 1.041.215,5 |
| Wywóz | 1.028.539,0 | 1.300.425,2 | 2.328.964,2 |
| R a z e m : | 1.536.641,3 | 1.833.538,4 | 3.370.179,7 |
| III kwart.r.1946 | 1.103.694,6 | 1.235.781,1 | 2.339.475,7 |

Ogólna zwyżka wobec III kwartału ub.r. wynosi ok. 44%, przy czym zaznacza się znacznie większa różnica na korzyść Gdańska niż Gdyni; powodu tego należy się dopatrywać z jednej strony w tym, że na poziom zeszłorocznych przeładunków wpływały przeładunki UNRRA bardziej w Gdyni niż w Gdańsku, z drugiej strony zaś we wzroście przeładunków węgla i rudy, kierowanych w r.b. bardziej systematycznie na port gdański.

Przywóz przez port g d y ń s k i we wrześniu r.1947
( w tonach)

| | UNRRA | Inne | Razem |
|---|---|---|---|
| I.Wytwory roślinne | - | 14.160,2 | 14.160,2 |
| II.Wytwory zwierzęce | - | 1.701,2 | 1.701,2 |
| III.Wytwory mineralne | 3,5 | 120.715,9 | 120.719,4 |
| IV.Tłuszcze | - | 321,0 | 321,0 |
| V.Przetwory spożywcze | - | 101,4 | 101,4 |
| VI.Przetwory chemiczne | 38,0 | 4.726,1 | 4.764,1 |
| VII.Skóry i futra | - | 1.007,4 | 1.007,4 |
| VIII.Wytwory włókiennicze | 62,2 | 7.335,9 | 7.398,1 |
| IX.Kauczuk i surogaty | 3,8 | 96,1 | 99,9 |
| X.Drewno i wyroby | 236,2 | 4.818,3 | 5.054,5 |
| XI.Papier i wyroby | - | 4.355,9 | 4.355,9 |
| XII.Ceramika i porcelana | - | 33,4 | 33,4 |
| XIII.Metale i wyroby | 180,6 | 1.159,7 | 1.340,3 |
| XIV.Maszyny i sprzęt elektryczny | 228,0 | 972,3 | 1.200,3 |
| XV.Środki transport. | 18,4 | 84,2 | 102,6 |
| XVI.Wagi i narzędzia | 4,9 | 15,0 | 19,9 |
| XVII-XX.Różne | 0,4 | 215,7 | 216,1 |
| R a z e m : | 776,0 | 161.819,7 | 162.595,7 |
| " poprz.miesiąca | 1.469,8 | 155.312,6 | 156.782,4 |
| Wrzesień r.1946 | 74.145,4 | 77.748,9 | 151.894,3 |

Przywóz przez port gdański we wrześniu r.1947 (w tonach)

| | UNRRA | Inne | Razem |
|---|---|---|---|
| I.Wytwory roślinne | - | 9.715,7 | 9.715,7 |
| II.Wytwory zwierzęce | - | - | - |
| III.Wytwory mineralne | - | 155.946,4 | 155.946,4 |
| V.Przetwory spożywcze | 987,0 | - | 987,0 |
| VI.Przetwory chemiczne | 143,3 | 25.876,8 | 26.020,1 |
| VIII.Wytwory włókiennicze | - | 2,3 | 2,3 |
| X.Drewno i wyroby | - | 536,7 | 536,7 |
| XIII.Metale i wyroby | 46,6 | 24,0 | 70,6 |
| XIV.Maszyny i sprzęt elekt. | - | 640,4 | 640,4 |
| XV.Środki transportowe | 2,2 | 16,7 | 18,9 |
| XVI.Wagi i narzędzia | 36,6 | 166,2 | 202,8 |
| Razem: | 1.215,7 | 192.925,2 | 194.140,9 |
| W poprz.miesiącu | 8.008,1 | 151.431,3 | 159.439,4 |
| We wrześniu r.1946 | 43.765,7 | 83.680,7 | 127.446,4 |

Przywóz towarów UNRRA w wysokości 1.991,7 t w obu portach ma się już ku końcowi i nie wpływa już na cyfry statystyczne. We wrześniu ub.r. w Gdyni przywóz towarów UNRRA równoważył się z przeładunkami towarów przybywających w ramach umów handlowych; w porcie gdańskim stanowił on więcej niż połowę importu innych towarów. W miesiącu sprawozdawczym transporty unrrowskie przybyły do Gdyni ze Stanów Zjednoczonych, Anglii i Szwecji, obejmując na pierwszym miejscu ładunki korka maszyn, cyny, aluminium i chemikalii. Do Gdańska w ramach transportów UNRRA przybyły z Kanady konserwy mięsne, chemikalia, maszyny itd.

Import towarów w ramach umów handlowych w wysokości 354.744,9 t przedstawia wobec 306.743,9 t miesiąca poprzedniego zwyżkę o ok. 16%. Na pierwszym miejscu, jak zawsze, stały rudy i piryty (270.657,3 t, tj. o 26% więcej niż w poprzednim miesiącu); dalej nawozy sztuczne w ilości 29.693,9 t, których przywóz nadal wykazuje tendencje zniżkowe (mniej o 25% niż w poprzednim miesiącu, kiedy zaznaczył się już spadek o 20% wobec lipca).

W przywozie drobnicy na pierwszym planie znalazły się ładunki mąki - 13.[illegible],3 t, pszenicy - 9.496,6 t, celulozy - 3.480,4 t, ropy naftowej - 4.065,9 t, olei smarowych - 918,5 t, wełny - 2.501,4 t, bawełny - 2.915,1 t itd.

Przywóz przez Gdynię i Gdańsk w III kwartale r.1947 (w tonach)

| | UNRRA | Inne | Razem |
|---|---|---|---|
| | 17.901,1 | 1.023.314,4 | 1.041.215,5 |
| III kwartał r.1946 | 446.098,3 | 483.526,9 | 929.625,2 |

Z powyższego jasno widać, jak wielki nastąpił rozwój własnego handlu zagranicznego, jeżeli pominąć spadku importu UNRRA o 96%, jednak wzrost ogólnego importu w III kwartale b.r. w stosunku do III kwartału ub.r. osiąga prawie 12%.

Przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska we wrześniu 1947r. wg krajów pochodzenia ( w tonach)

| K r a j | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| Szwecja | 123.552,3 | 154.310,5 | 277.862,8 |
| Stany Zjednoczone | 15.968,1 | 9.715,7 | 25.683,8 |
| Finlandia | 5.503,6 | - | 5.503,6 |
| Belgia | 4.508,4 | 10.533,1 | 15.041,5 |
| Z.S.R.R. | 4.093,1 | 9.200,0 | 13.293,1 |
| Anglia | 1.963,6 | 1.007,1 | 2.970,7 |
| Holandia | 1.654,3 | - | 1.654,3 |
| Dania | 351,3 | 20,0 | 371,3 |
| Norwegia | 15,0 | 500,0 | 515,0 |
| Brazylia | 2.958,8 | - | 2.958,8 |
| Połowy własne | 1.251,2 | - | 1.251,2 |
| Algier | - | 6.800,0 | 6.800,0 |
| Rumunia | - | 811,0 | 811,0 |
| Kanada | - | 27,8 | 27,8 |
| R a z e m . | 161.819,7 | 192.925,2 | 354.744,9 |

W stosunku do września ub.r. import towarów umownych wzrósł o 120%, co stanowi jeszcze większą różnicę niż między sierpniem r.1946 i r.1947, mimo że we wrześniu r.1946 import towarów umownych wzrósł o 6% w porównaniu z poprzednim miesiącem.

Ponad 78% przywozu przypada na ładunki ze Szwecji, skąd poza rudą i pirytami, przybyła celuloza, oleje roślinne, kopra, różne wyroby metalowe, skórzane, juta, papier, sprzęt elektryczny i radiowy, drzewo tarte itd.; na drugim miejscu, podobnie, jak w poprzednim miesiącu, znalazł się import ze Stanów Zjednoczonych, w którym największą rolę odegrała mąka pszenna, następnie aluminium i inne metale, maszyny, konfekcja, szmaty. Na trzecim miejscu stoi Z.S.R.R., skąd przywieziono fosforyty, dalej Finlandia z dalszymi ładunkami wyrobów ciesielskich i dykty, przeznaczonych na budowę domków. Jako nową pozycję należy wymienić import olei smarowych z Rumunii.

Z krajów pozaeuropejskich, poza omówionymi wyżej Stanami Zjednoczonymi, przybyła z Brazylii bawełna, z Algieru fosforyty, wreszcie aluminium z Kanady. Na koniec wspomnieć należy o przywozie ryb i śledzi z połowów własnych.

Poza importem obliczonym w tonach przywieziono jeszcze 8.090 koni i 331 sztuk bydła z Danii, Szwecji i Finlandii.

Wywóz przez porty Gdynia i Gdańsk we wrześniu r.1947 (w tonach)

| | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| I.Wytwory roślinne | 93,1 | - | 93,1 |
| II.Wytwory zwierzęce | 529,1 | - | 529,1 |
| III.Wytwory mineralne | 317.801,7 | 431.963,2 | 749.764,9 |
| V.Przetwory spożywcze | 4.587,7 | - | 4.587,7 |
| VI.Przetwory chemiczne | 1.119,3 | 200,0 | 1.319,3 |
| VII.Skóry i futra | 6,1 | - | 6,1 |
| VIII.Wytwory włókien. | 173,2 | - | 173,2 |
| X.Drewno i wyroby | 726,9 | - | 726,9 |
| XI.Papier i wyroby | 276,1 | 3,5 | 279,6 |
| XII.Wyroby ceram.,fajans | 1.631,0 | - | 1.631,0 |
| do przeniesienia: | 327.044,2 | 432.166,7 | 759.210,9 |

| | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| z przeniesienia | 327.044,2 | 432.166,7 | 759.210,9 |
| XIII.Metale i wyroby | 6.685,6 | 3.324,2 | 10.009,8 |
| XIV.Maszyny i sprzęt elek. | 54,7 | - | 54,7 |
| XV.Środki transportowe | 130,4 | 0,9 | 131,3 |
| XVI.Wagi i narzędzia | 4,4 | - | 4,4 |
| XVIII-XX.Różne | 18,2 | 0,3 | 18,5 |
| Razem: | 333.937,5 | 435.492,1 | 769.429,6 |
| W poprz.miesiącu | 342.466,0 | 439.855,2 | 782.321,2 |
| We wrześniu r.1946 | 200.589,6 | 225.001,9 | 425.591,5 |

Obok spadku wywozu towarów masowych, drewna, surowców włókienniczych, papieru itd., w porównaniu z miesiącem poprzednim nastąpił wzrost wywozu przetworów spożywczych dzięki transportom cukru w ogólnej ilości 4.687,4 t ( w poprzednim miesiącu 158,8 t), chemikalii (zwłaszcza bieli i minii w ilości 935,4 t), w ogólnej ilości 1.319,3 t ( w poprzednim miesiącu 1.050,2 t), ceramiki i szkła 1.631,0 t (1.139,1 t), wyrobów metalowych i rur 10.009,8 t (9.772,5 t), części samochodowych i lokomotyw 131,3 t (21,5 t).

Przeładunek w porcie gdańskim który ograniczał się w ostatnich miesiącach niemal wyłącznie do węgla i koksu, w miesiącu sprawozdawczym przedstawia obraz bardziej zróżnicowany.

W porównaniu z wrześniem ub.r. wywóz wzrósł o przeszło 80%, podczas gdy w miesiącu poprzednim wzrost ten wyniósł 57%.

Wywóz przez oba porty w III kwartale b.r. wyniósł 2.328.964,2 t, zaś w III kwartale 1946r. - 1.409.850,5 t, czyli wzrost ogólnego wywozu wyniósł ok. 65%.

Wywóz przez Gdynię i Gdańsk we wrześniu r.1947 wg krajów przeznaczenia, bez węgla i koksu (w tonach)

| Kraj | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| Szwecja | 5.526,6 | 1.524,2 | 7.050,8 |
| Finlandia | 1.835,5 | - | 1.835,5 |
| Dania | 1.250,7 | - | 1.250,7 |
| Anglia | 780,1 | - | 780,1 |
| Holandia | 701,3 | - | 701,3 |
| Norwegia | 1.712,7 | - | 1.712,7 |
| Stany Zjednoczone | 273,6 | - | 273,6 |
| Z.S.R.R. | - | 560,3 | 560,3 |
| Belgia | 1.266,6 | - | 1.266,6 |
| Francja | - | 0,9 | 0,9 |
| Syria | 3.024,2 | - | 3.024,2 |
| Palestyna | 460,7 | 2.000,0 | 2.460,7 |
| Afryka | 504,0 | - | 504,0 |
| Egipt | 5,1 | - | 5,1 |
| Brazylia | - | 8.131,5 | 8.131,5 |
| Ropa dla opalania statków własnych | 19,1 | - | 19,1 |
| Razem: | 17.360,2 | 12.216,9 | 29.577,1 |
| W poprz.mies. | 26.588,3 | 4.184,3 | 30.772,6 |
| We wrześniu 1946r. | 9.948,2 | 4.653,6 | 14.601,8 |

Suma wywozu poza węglem i koksem przez oba porty przedstawia niespełna 4% ogólnego wywozu przez porty Gdańsk i Gdynia. Na czele tego eksportu stoi Szwecja, dokąd załadowano w miesiącu sprawozdawczym biele i inne chemikalia w ilości 526,8 t, tafle posadzkowe - 129,1 t, wyroby ceramiczne - 584,3 t, szklane - 119,o t, wyroby metalowe - 4.542,7 t; część tych ostatnich oraz 2oo,o t sody wyszło przez port gdański. Wyroby metalowe kierowane były też do Finlandii w ilości 1.231,5 t, do Norwegii - 1.581,4 t, do Danii - 56o,6 t, do Palestyny - 93,1 t oraz małe ilości do Stanów Zjednoczonych i Egiptu; cement kierował się do Z.S.R.R. - 56o,o t i Brazylii - 8.128,o t, cukier eksportowano do Belgii - 1.159,2 t, Syrii - 3.o24,2 t i do Afryki - 5o4,o t; chemikalia, poza Szwecją, do Danii - 365,6 t, Norwegii - 39,8 t, Stanów Zjednoczonych - 79,8 t, Belgii - 1o2,o t. Ponadto do Holandii wyszło 685,5 t wyrobów szklanych, do Danii rowery - 111,o t itd.

Podział wywozu tego pomiędzy oba porty był wyjątkowo korzystny dla Gdańska, w porównaniu z poprzednim miesiącem. Wobec września ub.r. suma omawianego wywozu w miesiącu sprawozdawczym jest przeszło dwukrotna.

Wywóz węgla i koksu ( bez bunkru ) przez Gdynię i Gdańsk we wrześniu r.1947 wg krajów przeznaczenia ( w tonach).- (PIM)

| K r a j | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| Szwecja | 134.858,9 | 94.613,3 | 229.472,2 |
| Islandia | 29.121,7 | 3.o52,o | 32.173,7 |
| Dania | 24.o28,9 | 73.328,9 | 97.357,8 |
| Norwegia | 23.354,5 | 39.693,9 | 63.o48,4 |
| Z.S.R.R. | 23.11o,3 | 3.451,5 | 26.561,8 |
| Włochy | 21.517,5 | - | 21.517,5 |
| Finlandia | 18.o47,o | 59.228,5 | 77.275,5 |
| Anglia | 12.233,5 | 8.534,o | 2o.767,5 |
| Holandia | 5.189,8 | 6o.777,2 | 65.967,o |
| Francja | 4.319,o | 11.811,5 | 16.13o,5 |
| Belgia | - | 48.4oo,9 | 48.4oo,9 |
| R a z e m : | 295.781,1 | 4o2.891,7 | 698.672,8 |
| W poprz.miesiącu | 292.7o1,2 | 415.227,7 | 7o7.928,9 |
| We wrześniu r.1946 | 174.416,4 | 2o8.997,7 | 383.414,1 |

Wywóz węgla w porcie gdyńskim wykazał nieznaczną zwyżkę w stosunku do poprzedniego miesiąca, natomiast w porcie gdańskim nieco spadł. W porównaniu z wrześniem ub.r. wzrósł wywóz węgla i koksu o ok. 82%.

Wywóz ten kierował się w miesiącu sprawozdawczym podobnie jak w miesiącu poprzednim, jedynie do krajów europejskich; 32% wyszło do Szwecji, następne miejsca zajęły Dania, Finlandia, Holandia, Norwegia itd. Wywóz do Szwecji, Finlandii i Francji utrzymał się na poziomie miesiąca poprzedniego, natomiast eksport do Danii, Norwegii, Z.S.R.R., Holandii i Belgii uległ zniżce; za to ładunki do Islandii, Włoch i Anglii wykazują znaczne zwyżki.

Wywóz węgla i koksu w III kwartale b.r. wyniósł 2.1o7.1o7,5 t wobec 1.26o.741,4 t w III kwartale r.1946; wzrost wyniósł więc ok. 66%.

Z a ł a d u n e k   b u n k r u
wg bander w portach Gdynia i Gdańsk we wrześniu r.1947 (w tonach)

| BANDERA | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| szwedzka | 9.426,7 | 4.988,1 | 14.414,8 |
| duńska | 2.676,o | 3.755,9 | 6.431,9 |
| norweska | 3.616,o | 2.787,o | 6.4o3,o |
| polska | 1.484,5 | 2.o33,o | 3.517,5 |
| fińska | 1.46o,5 | 3.177,5 | 4.638,o |
| radziecka | 613,5 | 373,o | 986,5 |
| grecka | 574,o | 1.3o4,o | 1.878,o |
| panamska | 3oo,o | 235,o | 535,o |
| holenderska | 464,o | - | 464,o |
| francuska | 181,o | 498,o | 679,o |
| włoska | - | 668,o | 668,o |
| szwajcarska | - | 564,o | 564,o |
| R a z e m : | 2o.796,2 | 2o.383,5 | 41.179,7 |
| W poprz.miesiącu | 23.176,5 | 2o.443,2 | 43.619,7 |
| We wrześniu r.1946 | 16.225,o | 11.35o,6 | 27.575,6 |

W miesiącu sprawozdawczym zaopatrywały się w bunkier statki 12 narodowości. Załadunek bunkru przedstawia mały spadek wobec miesiąca poprzedniego.

W III kwartale 1947r. załadunek ten wynosił 13o.64o,o t, zaś w III kwartale r.1946 - 88.258,6 t. Zwyżka załadunku bunkru o ok. 46% w porónaniu z III kwartałem ub.r. jest mniejsza niż zwyżki innych pozycyj wywozowych, co się tłumaczy tym, że wielkie statki transoceaniczne, które przywoziły w ub.r. transporty UNRRA, zaopatrywały się w portach polskich w opał.

Tranzyt przez porty Gdynię i Gdańsk we wrześniu r.1947.-(BIM)
W cyfrach przywozu i wywozu przez porty Gdynię i Gdańsk zawarte są też przeładunki tranzytowe dalszego zaplecza portów.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk we wrześniu r.1947 (w tonach)

w p r z y w o z i e

| | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| I.Wytwory roślinne | 15,3 | - | 15,3 |
| III.Wytwory mineralne | 63.255,7 | 63.619,2 | 126.874,9 |
| X.Drewno i wyroby | 74,o | - | 74,o |
| XI.Papier i wyroby | 1.o17,3 | - | 1.o17,3 |
| XIII.Metale i wyroby | 1o9,3 | - | 1o9,3 |
| XVII-XX.Różne | 3,8 | - | 3,8 |
| R a z e m : | 64.475,4 | 63.619,2 | 128.o94,6 |
| W poprz.miesiącu | 26.715,7 | 54.72o,6 | 81.436,3 |

w w y w o z i e

| | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| III.Wytwory mineralne | 15,o | - | 15,o |
| X.Drewno i wyroby | 197,7 | - | 197,7 |
| XI.Papier i wyroby | 3o,o | - | 3o,o |
| XIII.Metale i wyroby | 2.63o,1 | 58,4 | 2.688,5 |
| XIV.Maszyny i narzędzia | 1o,o | - | 1o,o |
| XVII-XX.Różne | 2,4 | - | 2,4 |
| R a z e m : | 2.885,2 | 58,4 | 2.943,6 |
| W poprz.miesiącu | 21.875,6 | - | 21.875,6 |

W przywozie zaznacza się bardzo znaczna zwyżka ładunków tranzytowych w obu portach w porównaniu z poprzednim miesiącem, natomiast w wywozie w miesiącu sprawozdawczym bardzo słabe były ładunki tranzytowe, przy czym Gdańsk, poza pewnymi ilościami metali, w nich nie partycypował. Z krajów skandynawskich przybyły rudy, dykta, makulatura, celuloza, papier, metale; wyszły do krajów środkowej Europy tafle posadzkowe, kantówki i wyroby metalowe oraz rudy.

Łączne obroty tranzytowe w wysokości 131.038,2 t osiągnęły prawie 12% ogólnych obrotów, podczas gdy udział ten w poprzednim miesiącu wynosił 9%.

Ruch okrętowy w Gdyni i Gdańsku we wrześniu r.1947.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszły przez porty Gdynię i Gdańsk 922 statki o pojemności 955.357 NRT, wobec 916 statków o pojemności 929.254 NRT w miesiącu poprzednim. Na wejściu było w obu portach 468 statków o pojemności 487.792 NRT, wobec 446 statków o pojemności 445.333 NRT w sierpniu b.r. Wyszły 454 statki o pojemności 467.565 NRT, podczas gdy w poprzednim miesiącu na wyjściu było 470 statków o pojemności 483.921 NRT. Ogólny tonaż statków w porównaniu z poprzednim miesiącem wzrósł o ok. 3%, przy czym na wejściu wzrost ten osiąga przeszło 9%, natomiast na wyjściu nastąpił spadek o ok. 3%. W porównaniu z ruchem statków we wrześniu ub.r. nastąpiła zwyżka tonażu o ok. 11%.

Przez port Gdańsk przeszły następujące ilości statków we wrześniu r.1947 wg bander

| BANDERA | Na wejściu – załadowane ilość | Na wejściu – załadowane NRT | Na wejściu – próżne ilość | Na wejściu – próżne NRT | Na wyjściu – załadowane ilość | Na wyjściu – załadowane NRT | Na wyjściu – próżne ilość | Na wyjściu – próżne NRT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| polska | 15 | 13.027 | 10 | 7.650 | 12 | 12.644 | 7 | 8.166 |
| szwedzka | 41 | 33.920 | 28 | 20.959 | 60 | 44.762 | 4 | 4.061 |
| fińska | 5 | 8.743 | 15 | 14.723 | 22 | 25.172 | - | - |
| angielska | 1 | 6.499 | - | - | - | - | 1 | 6.499 |
| radziecka | 2 | 7.893 | 3 | 1.448 | 5 | 7.268 | 1 | 4.235 |
| norweska | 4 | 2.879 | 22 | 21.201 | 25 | 26.667 | 1 | 3.345 |
| duńska | 5 | 5.338 | 41 | 39.797 | 39 | 37.445 | 2 | 1.046 |
| grecka | 4 | 14.645 | 6 | 17.670 | 6 | 17.830 | 1 | 4.38[illegible] |
| holenderska | - | - | 1 | 2.226 | 1 | 2.236 | - | - |
| włoska | 2 | 4.371 | - | - | 1 | 2.778 | - | - |
| szwajcarska | - | - | 3 | 7.917 | 2 | 5.278 | - | - |
| francuska | - | - | 3 | 4.235 | 3 | 6.688 | - | - |
| panamska | - | - | 2 | 2.620 | 1 | 2.329 | - | - |
| kanadyjska | 1 | 4.235 | - | - | 1 | 4.235 | - | - |
| Razem: | 80 | 101.550 | 134 | 140.446 | 178 | 195.322 | 17 | 31.732 |
| W poprz. miesiącu | 69 | 82.803 | 116 | 118.397 | 185 | 188.181 | 16 | 31.888 |

Przez port G d y n i a przeszły następujące ilości statków we wrześniu r.1947 wg bander

| BANDERA | Na wejściu | | | | Na wyjściu | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | załadowane | | próżne | | załadowane | | próżne | |
| | ilość | NRT | ilość | NRT | ilość | NRT | ilość | NRT |
| polska | 30 | 30.026 | 9 | 5.106 | 19 | 21.024 | 20 | 6.589 |
| szwedzka | 70 | 52.292 | 37 | 29.578 | 109 | 74.030 | 6 | 7.715 |
| fińska | 11 | 10.997 | 4 | 3.394 | 11 | 12.865 | 4 | 1.586 |
| amerykańska | 3 | 12.457 | - | - | 2 | 8.093 | 2 | 9.133 |
| angielska | 2 | 2.782 | - | - | 1 | 1.391 | - | - |
| radziecka | 2 | 4.595 | 5 | 11.734 | 6 | 15.394 | - | - |
| norweska | 8 | 7.325 | 19 | 17.035 | 25 | 21.417 | - | - |
| duńska | 22 | 22.842 | 22 | 19.960 | 33 | 31.170 | 9 | 8.600 |
| grecka | 2 | 6.063 | 1 | 3.181 | 3 | 9.799 | - | - |
| holenderska | 4 | 1.538 | 1 | 1.557 | 3 | 2.755 | 2 | 310 |
| włoska | - | - | - | - | 1 | 1.360 | - | - |
| francuska | - | - | 1 | 1.025 | 2 | 1.941 | - | - |
| panamska | 1 | 2.309 | - | - | 1 | 2.309 | - | - |
| R a z e m : | 155 | 153.226 | 99 | 92.570 | 216 | 206.518 | 43 | 33.963 |
| W pop.mies. | 155 | 140.697 | 106 | 163.436 | 227 | 223.488 | 42 | 10.364 |

Ruch statków w portach Gdyni i Gdańska we wrześniu r.1947

| | G d y n i a | | G d a ń s k | | R a z e m | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ilość | NRT | ilość | NRT | ilość | NRT |
| weszło | 254 | 245.796 | 214 | 241.996 | 468 | 487.792 |
| wyszło | 259 | 240.511 | 195 | 227.054 | 454 | 467.565 |
| R a z e m : | 513 | 486.307 | 409 | 469.050 | 922 | 955.357 |
| W pop.mies. | 530 | 507.985 | 386 | 421.269 | 916 | 929.254 |
| Wrzesień 1946 | 480 | 438.964 | 369 | 423.123 | 849 | 862.254 |

W miesiącu sprawozdawczym reprezentowanych było 15 bander, przy czym zaznaczyć należy, że po raz pierwszy po wojnie pojawiła się flaga szwajcarska w porcie polskim.

Ruch pasażerski w portach Gdynia i Gdańska we wrześniu r.1947. (BIM)

| | Przez Gdynię | | Przez Gdańsk | | Razem | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Wyjechało do: | Przyjechało z: | Wyjechało do: | Przyjechało z: | Wyjechało do: | Przyjechało z: |
| Szwecji | 323 | 828 | - | 2 | 323 | 830 |
| Danii | 3 | 573 | 3 | 372 | 6 | 945 |
| Stan.Zjedn. | 132 | 221 | - | - | 132 | 221 |
| Finlandii | 5 | 3 | 4 | - | 9 | 3 |
| Z.S.R.R. | - | 1 | 3 | - | 3 | 1 |
| Anglii | 26 | 38 | - | 1.445 | 26 | 1.483 |
| Włoch | 3 | - | - | - | 3 | - |
| Holandii | 22 | - | - | - | 22 | - |
| Belgii | - | - | 4 | - | 1 | - |
| Francji | - | - | 1 | - | 1 | - |
| Niemiec | - | - | 2 | - | 2 | - |
| R a z e m : | 514 | 1.664 | 14 | 1.819 | 528 | 3.483 |
| W pop.mies. | 1.463 | 1.017 | 11 | 4.086 | 1.474 | 5.103 |

Żegluga śródlądowa we wrześniu r.1947.-(BIM)

Ruch statków w portach Gdyni i Gdańsku w żegludze śródlądowej.

| | Gdynia ilość | Gdynia nośność t | Gdańsk ilość | Gdańsk nośność t | Razem ilość | Razem nośność t |
|---|---|---|---|---|---|---|
| weszło | 2o | 6.036 | 42 | 12.169 | 62 | 18.2o5 |
| wyszło | 21 | 6.652 | 28 | 9.326 | 49 | 15.978 |
| Razem: | 41 | 12.688 | 7o | 21.495 | 111 | 34.183 |
| W pop.mies. | 33 | 9.44o | 65 | 22.11o | 98 | 31.55o |
| Wrzesień 1946 | 99 | 31.34o | 137 | 42.683 | 236 | 74.o23 |

Obroty towarowe na Wiśle we wrześniu r.1947 w obu portach
( w tonach)

p r z y w ó z

| | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| siano | 348,o | 365,o | 713,o |
| buraki | 75,o | - | 75,o |
| soda | 5o5,o | - | 5o5,o |
| komplety skrzynek | - | 82,4 | 82,4 |
| żelazo (surówka) | 84o,o | - | 84o,o |
| klepki | 67,4 | - | 67,4 |
| Razem: | 1.835,4 | 447,4 | 2.282,8 |
| W pop.mies. | 965,o | 467,o | 1.432,o |
| Wrzesień 1946 | - | - | - |

w y w ó z

| | Gdynia | Gdańsk | Razem |
|---|---|---|---|
| mąka | 1.419,5 | - | 1.419,5 |
| piryty | - | 44o,o | 44o,o |
| siano | - | 35,o | 35,o |
| węgiel | - | 227,o | 227,o |
| Razem: | 1.419,5 | 7o2,o | 2.121,5 |
| W pop.mies. | 1.216,6 | 388,5 | 1.6o5,1 |
| Wrzesień 1946 | 4.4o8,5 | 3.355,3 | 7.763,8 |

Ruch śródlądowy wykazuje w miesiącu sprawozdawczym niezwykłe ożywienie w porównaniu z poprzednimi miesiącami, zwłaszcza w przywozie. W Gdańsku wprawdzie przywóz cofnął się nieco w porównaniu z poprzednimi miesiącami, lecz wywóz i w tym porcie zaznacza się znacznym wzrostem. Ruch barek, jak i wywóz towarów na nich dalekie są jednak od poziomu z ub.roku, który w ogóle pomyślniej się układał dla żeglugi rzecznej.

Przyczyną osłabienia ruchu rzecznego w r.b. jest fakt, że droga nie kalkuluje się dosyć tanio, jak powinna, i nie stanowi konkurencji dla dowozu kolejowego i samochodowego.

Wyposażenie portów Gdyni i Gdańska we wrześniu r.1947.-(BIM)
Ilość czynnych dźwigów: razem 63, w Gdańsku 3o, w Gdyni 33. Z tego w eksploatacji Centrali Węglowej razem 16 dźwigów, w Gdańsku 11, w Gdyni 5. W porównaniu z miesiącem poprzednim ilość dźwigów wzrosła o 5, w Gdańsku o 3, w Gdyni o 2.

Powierzchnia magazynów bez zmian: ogółem 2o2.897 m2, w Gdańsku ok. 52.ooo m2, w Gdyni ok.152.ooom2. Z tego w eksploatacji administracji portowej (G.U.M.) ogółem 176.o24 m2, w Gdańsku 5o.16o m2, w Gdyni 125.864 m2.

Czynsze za place portowe.-(BIM) W związku z wprowadzoną od 1 lipca b.r. podwyżką taryfy opłat portowych (patrz BIM Nr.9) została wprowadzona nowa tabela stawek tenut dzierżawnych i czynszów za place, przedstawiająca zwyżkę 4o-krotną w stosunku do obowiązujących dotychczas stawek.

Bazy dla linii regularnych w portach polskich.-(BIM) W celu usprawnienia pracy w portach polskich, postanowiono przydzielić liniom regularnym stałe magazyny, jako ich bazy. W ramach tego postanowienia linia lewantyńska G.A.L.'u oraz linie fińska i azjatycka "Baltica" otrzymają bazy w porcie gdańskim i w związku z tym zostaną do Gdańska przeniesione. W ten sposób zrobiono wyłom w kierowaniu drobnicy wyłącznie do Gdyni. Chodzi tu o wykorzystanie istniejących w Gdańsku magazynów.

Wydajność pracy robotników portowych.-(BIM) W rezultacie wprowadzenia stawek akordowych przy pracach przeładunkowych w portach polskich, wydajność pracy robotnika portowego znacznie się poprawiła, dochodząc w niektórych wypadkach do 2oo% wydajności przedwojennej.

Obroty towarowe i ruch okrętowy w porcie szczecińskim we wrześniu r.1947.-(BIM)

Obroty towarowe portu Szczecin we wrześniu r.1947
( w tonach)

| Grupa towarowa | Przywóz | Wywóz |
|---|---|---|
| Wytwory zwierzęce | 193,3 | - |
| Wytwory pochodzenia mineralnego | 18.89o,3 | 67.164,5 |
| Metale i wyroby | - | 5,o |
| Razem: | 19.o83,6 | 67.169,5 |

Razem obroty towarowe portu szczecińskiego wyniosły we wrześniu b.r. 86.253,1 t.

Ponadto przywieziono we wrześniu 3.887 sztuk koni oraz przyholowano do portu szczecińskiego 2 dźwigi pływające i 4 łodzie motorowe, zakupione z demobilu amerykańskiego.

W przywozie na pierwszym miejscu stoi ruda żelazna ze Szwecji (18.288,3 t); w wywozie zaś węgiel i koks(bez bunkru 63.542,5 t).

Tranzyt towarowy przez port Szczecin we wrześniu 1947r.
( w tonach)

| Grupa towarowa | Przywóz | Wywóz |
|---|---|---|
| Wytwory pochodzenia mineralnego | 1.21o,8 | 2.789,3 |
| Metale i wyroby | - | 1.411,6 |
| Razem: | 1.21o,8 | 4.2oo,9 |

Obroty tranzytowe w przywozie obejmowały we wrześniu wyłącznie rudę żelazną, w wywozie zaś na pierwszym miejscu stała sól potasowa (1.570,o t), dalej wyroby hutnicze (1.411,6 t) i brykiety (1.oo7,o ton).

Wywóz węgla i koksu oraz załadunek bunkru w porcie szczecińskim we wrześniu r.1947 wg krajów przeznaczenia i bander ( w tonach)

| Kraj przeznaczenia bandera | Węgiel i koks | Bunkier |
|---|---|---|
| Szwecja | 48.162,5 | 2.171,o |
| Dania | 15.38o,o | 1.026,o |
| Polska | - | 425,o |
| Razem: | 63.542,5 | 3.622,o |
| W pop.miesiącu | 54.891,o | 3.153,5 |
| Wrzesień 1946 | 6.029,o | 61o,o |

Ruch okrętowy w porcie szczecińskim we wrześniu 1947r. wg bander

| BANDERA | Wejście | | | | Wyjście | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | załadowane | | próżne | | załadowane | | próżne | |
| | ilość | NRT | ilość | NRT | ilość | NRT | ilość | NRT |
| szwedzka | 23 | 9.6o9 | 11o | 2o.955 | 112 | 23.696 | 11 | 4.799 |
| duńska | 14 | 4.724 | 11 | 5.8o4 | 11 | 6.o68 | 12 | 4.o49 |
| fińska | 1 | 291 | - | - | - | - | 1 | 291 |
| norweska | 2 | 964 | - | - | - | - | 2 | 964 |
| polska | 4 | 623 | 4 | 9o7 | - | - | 7 | 1.2oo |
| Razem: | 44 | 16.211 | 125 | 27.666 | 123 | 29.764 | 33 | 11.3o3 |
| W pop.mies. | 28 | 16.o2o | 113 | 31.767 | 121 | 3o.513 | 21 | 14.81o |
| Wrzesień 1946 | 16 | 7.952 | 23 | 3.491 | 19 | 2.925 | 15 | 7.865 |

Obroty towarowe i ruch okrętowy w porcie Ustka we wrześniu 1947r. (BIM) Ruch towarowy w Ustce datuje zaledwie od połowy lipca b.r., przy czym ma charakter wybitnie jednostronny, zarówno co do struktury (port węglowy) jak i co do kierunków wymiany (wywóz). We wrześniu b.r. wywieziono z portu w Ustce ogółem 3o,9o2 t ( w sierpniu 21.221 t), w tym węgla 29.718 t ( w sierpniu 19.186 t), bunkru załadowano 488 t ( w sierpniu 2o4 t), łupku szamotowego 696 t ( w sierpniu 1.831 t).

We wrześniu b.r. weszły do portu w Ustce 93 statki o pojemności 14.726 NRT ( w sierpniu 91 statków - 1o.211 NRT), wyszły zaś 92 statki o pojemności 14.oo5 NRT ( w sierpniu 86 statków - 9.564 NRT); razem więc przeszło przez ten port we wrześniu 185 statków o pojemności 28.731 NRT ( w sierpniu 177 statków - 19.775 NRT). Reprezentowane były bandery 5 państw: szwedzka, duńska, fińska, norweska i holenderska.

Wykonanie półrocznego planu Zjednoczenia Stoczni Polskich. - (BIM) Rok 1945 w Z.S.P. można traktować jako okres prac wstępnych. Rok 1946 był natomiast okresem prac organizacyjnych. Organizacja przemysłu stoczniowego wymagała dłuższego czasu ze względu na zdewastowanie stoczni, brak odpowiednich urządzeń centralnych, zdekompletowanie parków maszyn, brak odpowiednich fachowców itp. Praca Z.S.P. w roku bieżącym przeszła już na produkcję planowe, uwzględnione w 3-letnim Narodowym Planie Odbudowy. Stan zatrudnienia w ZSP. wynosił ogółem na 1.I. - 7.777 pracowników, w tym urzędników 10,7%. Na dzień 1.VII.b.r. zatrudnionych było 8.469 pracowników, w tym urzędników 10,3%. Mimo trudności w postaci braku kredytów, braków materiałowych itp., zaplanowana na I półrocze 1947 wartość produkcji w wysokości 416.710.000.-zł została znacznie przekroczona, wyniosła bowiem 587.747.710.-zł, czyli plan pod względem wartości produkcji został wykonany w 141,7%.

Wykonanie planu przy rozbiciu na poszczególne rodzaje produkcji wykazuje pewne wahania, czego przyczyną są przeważnie nadzwyczaj ciężkie do przezwyciężenia braki materiałowe. Planowanie zostało przekroczone w dwóch zasadniczych rodzajach produkcji: a) remont statków (148,5% planu), b) odlewy żeliwne (132% planu). Zostały tu również wliczone odlewy metali kolorowych wymagające specjalnie precyzyjnego wykonania. Nie wykonano planu w trzech rodzajach produkcji: a) budowa kutrów drewnianych (86,1% planu), b) budowa konstrukcyj stalowych (36,8% planu), c) remonty i różne obróbki mechaniczne (86% planu).

Nie była objęta planem budowa kutrów stalowych, w zakresie której wykonano faktycznie 140 t konstr. i przepracowano 18.654 rob/godz.

Prace przygotowawcze do rozpoczęcia budowy węglorudowców są w pełnym toku. Zaplanowano założenie pierwszej stępki pod pierwszy węglorudowiec na styczeń przyszłego roku. Natomiast spuszczenie na wodę nastąpić ma w początkach IV kwartału przyszłego roku.

Niemieckie taryfy portowe.-(BIM) Ostatnio ukazało się w druku oświadczenie niemieckich Izb Przemysłowo-Handlowych w Bochum, Bremie, Dortmundzie, Düsseldorfie, Duisburgu, Emdem, Essen, Hamburgu, Kilonii, Kolonii, Krefeld, Lubece, Mannheim, Monastyrze, Neuß i Oldenburgu, będące odpowiedzią na holenderskie postulaty odnośnie traktatu pokojowego w zakresie spraw transportowych. Wg tego oświadczenia, propozycje holenderskie zmierzają do "ograniczenia, a nawet wyeliminowania konkurencji portów niemieckich w zakresie niemieckiego przywozu i wywozu oraz w ruchu tranzytowym". "W swoich zasadniczych klauzulach" - oświadczenie komentuje dalej propozycje holenderskie - "atakują one system wyjątkowych taryf portowych na kolejach niemieckich, niemiecką politykę opłat portowych i kanałowych". W razie realizacji tych postulatów, Niemcy straciłyby"prawo ustanawiania własnych taryf kolejowych, portowych i w żegludze śródlądowej". W obronie swych interesów Niemcy powołują się na postanowienia prawa międzynarodowego oraz na względy ekonomiczne, twierdząc, że z obu powyższych względów postulaty holenderskie będą musiały być odrzucone.

Interesująca jest reakcja brytyjskiego fachowego czasopisma "Fairplay" na to wystąpienie niemieckich sfer przemysłowo-handlowych w strefach anglosaskich. Pismo stwierdza mianowicie, że Niemcy, podobnie jak Japonia i, w mniejszym stopniu, Włochy, nie mogą domagać się równego z innymi narodami traktowania i powoływać się na prawo międzynarodowe, które na skutek ich postępowania w czasie ostatniej wojny znalazło się w stanie chaosu i dzisiaj jeszcze nie można tu mówić o stabilizacji. Powoływanie się przez Niemców na

polskie taryfy preferencyjne, które nie wzbudziły sprzeciwów innych narodów, jest o tyle nierzeczowe, zdaniem "Fairplay", że Polsce, podobnie jak innym krajom, nie przyświecały w tej polityce cele wo= jenne, widoczne w niemieckiej polityce taryfowej przynajmniej od r.1934. Pismo stwierdza, że amerykańska "chciwa i agresywna" polity= ka taryfowa z okresu międzywojennego niewątpliwie była jednym z czynników, które sprawiły, że druga wojna światowa stała się nie= uniknioną, jednak w tej polityce nie było intencyj prowojennych. Ta= kie intencje wyraźne były w postępowaniu Niemiec, dążących do podcię= cia brytyjskiego przemysłu stalowego, aby zgnieść swego rywala i wzmocnić własny potencjał wojenny.

Ten głos brytyjski w sprawie pretensyj niemieckich byłby zja= wiskiem jeszcze bardziej pozytywnym, gdyby nie umniejszało jego cię= żaru gatunkowego przypuszczenie, że taka reakcję wywołać mógł w Wielkiej Brytanii tylko bodziec z zakresu żeglugi.

Finanse portu Clyde.-(BIM) Sprawozdanie finansowe brytyjskieg trustu żeglugowego "Clyde Navigation" za rok kończący się dnia 30. czerwca b.r. wykazało deficyt w sumie 99.175 funt.szt. (globalne wpływy 1.104.000 funt.szt., wydatki ok. 1.200.000 funt.szt.), wyni= kający w znacznej mierze ze spadku obrotów towarowych o ok. 1.000.000 ton. Sześciotygodniowy strajk robotników portowych, zapoczątkowany w końcu marca b.r., zmniejszył wpływy trustu o ok. 80.000 funt.szt. Mimo że tonaż statków w porcie u ujścia rzeki Clyde wykazał spadek o 410.000 NRT w stosunku do r.ub., zmniejszenie wpływów z tego źród= ła wyniosło tylko 68 funt.szt., a to dzięki podwyższeniu opłat to= nażowych. Tonaż towarów w przywozie i wywozie przez ten port spadł o 967.000 t, powodując spadek wpływów z tego źródła w sumie 60.000 funt.szt. Ten spadek tonażu towarów miał charakter ogólny i wynikał z ogólnego spadku obrotów eksportowych rządu brytyjskiego oraz ze znacznego spadku w imporcie ropy.

Przemiany koniunkturalne i strukturalne obrotów towarowych por= tu Antwerpii.-(BIM) Szwajcarskie [illegible] "Navigation et Trafic Mondial" (wrzesień 1947) opublikowało interesującą analizę ewolucji obrotów towarowych portu Antwerpii w latach powojennych. Antwerpia jest obecnie największym portem Europy północno-zachodniej, jedna= kowoż powojenne warunki gospodarki światowej i europejskiej w szcze= gólności sprawiają, że port ten nie odzyskał jeszcze swego dawnego znaczenia międzynarodowego i jest raczej krajowym ośrodkiem przeła= dunków towarowych. Wg obliczeń szacunkowych w końcu b.r. import to= warów przez port Antwerpii osiągnie poziom przedwojenny; udział to= warów tranzytowych w imporcie stanowił w r.1946 zaledwie 17%, pod= czas gdy przed wojną wyrażał się sumą ok. 34%. Wśród towarów impor= towanych przez Antwerpię pierwsze miejsce zajmuje węgiel, którego kwota przewyższa trzykrotnie przedwojenną, przeznaczony przede wszyst= kim dla gospodarczej unii belgijsko-luksemburskiej. Drugie miejsce zajmują inne minerały, trzecie zaś ropa, której import osiągnął już poziom przedwojenny. Import zboża stanowi obecnie 30% przedwojenne= go.

W wywozie przez Antwerpię towary tranzytowe stanowią zaledwie 15%, podczas gdy przed wojną stanowiły 46%. Podobnie jak przy impor= cie, przyczyną zmniejszenia się udziału towarów tranzytowych jest znaczny spadek obrotów Francji, Holandii oraz Niemiec. W eksporcie tranzytowym pierwsze miejsce zajmuje Szwajcaria. Pierwsze miejsca w eksporcie przez Antwerpię zajmują metale, węgiel i chemikalia. Spełniając funkcje rozdzielczego portu przeładunkowego, Antwerpia reeksportuje pewną część towarów importowanych, w szczególności oleje mineralne, miedź, samochody, wełnę, zboże i owoce.

Analiza kierunków obrotów towarowych portu antwerpskiego wykazuje, że większość importu pochodzi ze Stanów Zjednoczonych ( 3 razy kwota z r.1939), drugie zaś miejsce jako dostawca Antwerpii zajmuje Szwecja. Obecnie bilans obrotów Antwerpii ze Szwecją wykazuje jeszcze bardzo znaczne saldo ujemne, jednakowoż Belgia liczy się ze stopniowym wyrównaniem tej różnicy przez eksport fabrykatów belgijskich w zamian za rudy szwedzkie.

Dalszy rozwój obrotów towarowych portu Antwerpii jest uzależniony m.in., zdaniem cytowanego czasopisma, od pomyślnego układu stosunków pracy, przy czym wyraża się obawę, że dalsze strajki robotników portowych ( 4 w ciągu ostatnich 14 miesięcy) mogłyby wpłynąć na przesunięcie się obrotów o charakterze międzynarodowym do portów holenderskich. Poniżej podajemy cyfry obrotów towarowych portu Antwerpii w latach 1936 - 1938 i 1945 - 1947:

| | Przywóz | W tym tranz. | Wywóz | W tym tranz. |
|---|---|---|---|---|
| | w tysiącach | ton | | |
| 1945 - II półr. | 3.334 | 182 | 117 | 32 |
| 1946 - I półr. | 4,305 | 690 | 1.034 | 131 |
| 1946 - II półr. | 4,607 | 728 | 1.869 | 265 |
| 1946 - cały rok | 8.912 | 1.418 | 2.903 | 396 |
| 1936-1938 przec.roczna | 12.987 | 4.151 | 12.866 | 5.865 |
| 1947 - I półr.szacunk. | 6.200 | 850 | 2.900 | 400 |

Organizacja i obroty towarowe portu Bremy.-(BIM) Już w połowie r.1946 amerykańskie władze wojskowe przekazały zarząd portu bremeńskiego władzom miejskim i przedsiębiorstwom prywatnym, zachowując sobie jedynie prawa najwyższej instancji w zakresie ogólnej polityki portowej. Ustalanie taryf portowych, spedycja, maklerka itd. znajdują się również od r.1946 wyłącznie w rękach niemieckich. Na skutek połączenia anglosaskich stref okupacyjnych zmieniła się struktura ruchu okrętowego w portach niemieckich i obecnie Brema, port strefy amerykańskiej, przyjmuje również dość poważne ilości statków brytyjskich. Obroty towarowe portu Bremy w latach 1945 i 1946 w porównaniu z r.1938 przedstawiały się następująco:

| | 1938<br>t | 1945<br>t | 1946<br>t |
|---|---|---|---|
| przywóz | 3.388.355 | 397.890 | 1.689.843 |
| wywóz | 5.260.299 | - | 250.976 |
| Razem obroty: | 8.648.654 | 397.890 | 1.940.819 |

Stan brytyjskiej floty handlowej.-(BIM) W maju b.r. stan brytyjskiej floty handlowej zwiększył się o 460.000 BRT, w głównej mierze dzięki zakupowi przez armatorów brytyjskich amerykańskiego tonażu budowy wojennej. Wzrost brytyjskiego tonażu handlowego od końca wojny ilustrują poniższe cyfry (jednostki ponad 1.600 BRT):

| D a t a | B R T |
|---|---|
| 3.IX.1939 | 13.452.000 |
| 31.V.1945 | 9.605.000 |
| 30.IV.1947 | 10.859.000 |
| 31.V.1947 | 11.317.000 |

Różnica między stanem z r.1939 i obecnym wynosi więc wciąż jeszcze ok. 2.100.000 BRT, przy czym ok. 1.000.000 BRT przypada na jednostki przestarzałe, które przy znaczniejszym spadku stawek frachtowych nie będą opłacalne w eksploatacji. Nowy tonaż, wybudowany od maja r.1945 wynosi 1.850.000 BRT, tonaż zakupiony w Ameryce i uzyskany w drodze odszkodowań wojennych od Niemiec wynosi 900.000 BRT. Ubytek tonażu wynosi obecnie ok.500.000 BRT rocznie, wobec czego żeglugowcy angielscy obliczają, że przez szereg najbliższych lat roczna produkcja tonażu dla potrzeb własnych winna przekraczać 1 - 1,25 mil.BRT, aby zapewnić dostateczne tempo odmładzania się floty brytyjskiej. W związku z tym przewiduje się konieczność dalszego zakupu amerykańskiego tonażu budowy wojennej, jakkolwiek jest on nieekonomiczny.

Odbudowa włoskiej floty handlowej.-(BIM) Włoska flota handlowa, która przed wojną liczyła 5.000.000 BRT, wyszła z wojny zaledwie z 350.000 BRT. Nie chcąc utracić dla gospodarstwa krajowego poważnych zysków płynących w okresie koniunktury powojennej z eksploatacji dużej floty handlowej, rząd włoski zakupił znaczną ilość używanego tonażu za granicą, mianowicie 100 statków typu "Liberty", pewną ilość liniowców towarowych klasy C oraz statków typu "Victory", wreszcie pewną ilość tankowców. Obecnie więc flota włoska liczy ok.2.500.000 BRT, przy czym jednak konkurencyjność tej floty jest znacznie mniejsza niż w okresie przedwojennym, ze względu na znaczny udział statków, które przy spadku frachtów przestaną być opłacalne. W obecnych warunkach jednak statki "Liberty" wciąż jeszcze przynoszą Włochom znaczne ilości cennych dewiz, toteż jedynie zadraśnięta ambicja dyktuje niektórym armatorom włoskim melancholijne stwierdzenie, że obecnie muszą oni "jak Grecy" szukać po świecie starego tonażu. Przypuszcza się, że rząd włoski przez odpowiednie subwencje dla stoczni umożliwi armatorom krajowym, którzy nie otrzymali od rządu dostatecznego odszkodowania za statki utracone w czasie wojny i nie posiadają obecnie dostatecznych kapitałów na zakup nowego tonażu, zakupienie tonażu na stoczniach włoskich po dostępnych cenach.

Budownictwo okrętowe we Włoszech.-(BIM) Stocznie włoskie w znacznym stopniu uniknęły zniszczeń wojennych. Tak np. stocznia Ansaldo w Genui zatrudnia obecnie 10.000 robotników, gdyby zaś nie brak stali, mogłaby,podobnie jak inne stocznie, zwiększyć jeszcze stan swego zatrudnienia. Nietknięta jest również stocznia w Manfalcone oraz wielka fabryka Fiata w Turynie, produkująca maszyny okrętowe. Włosi utracili, oczywiście, stocznie w Trieście. Poziom pracy na stoczniach włoskich jest stosunkowo bardzo wysoki, przy czym Włosi prowadzą bardzo przewidującą politykę szkolenia wykwalifikowanego robotnika stoczniowego. Płace robotników stoczniowych we Włoszech są dość znacznie niższe niż np. w Anglii, szczególnie jeśli wziąć pod uwagę opodatkowanie ich poborów. Z drugiej strony jednak stocznie ponoszą bardzo poważne obciążenia w postaci minimalnych wynagrodzeń dla pewnej liczby robotników, będących na mocy ustawy na liście płacy stoczni, lecz faktycznie, z powodu braku surowców, nie zatrudnionych. Tak np. w jednej ze stoczni na liście płacy figuruje 2.300 robotników, zaś faktycznie zatrudnionych jest tylko 1.70 .

Niższe koszty budowy statków we Włoszech niż w innych krajach są sprawą o tyle problematyczną, że rząd włoski, doceniając wielką wagę włoskiego przemysłu stoczniowego dla gospodarstwa krajowego, szczególnie przy doskonałym wyposażeniu stoczni włoskich, udziela tym stoczniom subsydiów umożliwiających kalkulowanie niższych cen dla armatorów zagranicznych. Z drugiej strony wahania siły nabywczej lira przyczyniają się do zaciemnienia właściwego obrazu cen.

Na 3o.VI.b.r. na stoczniach włoskich znajdowało się w budowie 191.342 BRT ( w sierpniu 1939r. - 224.616 BRT), jednak razem z posiadanymi już zamówieniami cyfra ta wynosi ok. 400.000 BRT, z czego ok. 300.000 BRT dla armatorów zagranicznych. Z pośród statków znajdujących się obecnie w budowie 90% przypada na motorowce, a tylko 8 małych jednostek na parowce. Armatorzy zagraniczni, którzy umieścili zamówienia na stoczniach włoskich, rekrutują się z Argentyny, Norwegii, Szwecji, Egiptu, Danii, Turcji, Holandii i Rumunii. Dla armatorów krajowych buduje się 77 małych jednostek.

Budownictwo okrętowe w Stanach Zjednoczonych.-(BIM) Na 1 lipca b.r. na stoczniach amerykańskich znajdowało się zaledwie 39 statków o łącznym tonażu 217.384 BRTm, w porównaniu z 3.000.000 BRT na stoczniach brytyjskich i z 6.000.000 BRT na stoczniach europejskich. Z tych 39 statków 23 są przeznaczone dla armatorów zagranicznych i większość ich będzie ukończona jeszcze w b.r. W dążeniu do utrzymania swej nowej pozycji jako pierwszej potęgi morskiej Stany Zjednoczone zamierzają odnowić posiadany obecnie tonaż, pochodzący przeważnie z wojennej produkcji seryjnej i nie odpowiadający już wymaganiom dzisiejszej konkurencji w skali światowej. W związku z tym specjalny Komitet Doradczy ma przedstawić Kongresowi projekt budowy w najbliższej przyszłości statków towarowych o ogólnym tonażu 1.100.000 TDW ( w tym 58 jednostek z urządzeniami dla ruchu pasażerskiego), łącznie z 25-letnim programem budowy, przewidującym po 250.000 TDW rocznie w ciągu pierwszych 10 lat i 640.000 TDW rocznie w następnych 15 latach. Rzecz jasna, że wspomniany projekt przewiduje budowę jednostek najbardziej nowoczesnych, o wielkiej szybkości.

Żeglugowcy amerykańscy w sprawie statków "Liberty" dla Niemiec i Japonii.-(BIM) Przewodniczący Krajowej Federacji Żeglugi Amerykańskiej w Waszyngtonie, p.F.A.Bailey, w jednym ze swych przemówień zaprotestował przeciwko propozycjom udzielania zezwolenia Niemcom i Japonii na czarterowanie od Stanów Zjednoczonych statków "Liberty" dla umożliwienia transportu importu w zakresie akcji pomocy bez obowiązku opłacania kosztów transportu w dolarach. Bailey stwierdził, że pozycja amerykańskiej floty handlowej została osłabiona przez sprzedaż armatorom zagranicznym nadwyżki tonażowej Stanów Zjednoczonych, i ostrzegał, że sprzedanie tych statków Niemcom i Japonii byłoby zapowiedzią powrotu obu tych państw do ich dawnego stanowiska potęg morskich, korzystających z taniego czynnika pracy, podczas gdy w Stanach Zjednoczonych koszty załogi są tak nieproporcjonalnie wysokie.

Wpływy z przewozów morskich w Szwecji w r.1946.-(BIM) W Sztokholmie ogłoszono ostatnio sprawozdanie, z którego wynika, że globalne wpływy szwedzkiej marynarki handlowej z tytułu frachtów morskich, łącznie z ruchem pasażerskim, wyniosły w r.1946 - 882.600.000 koron, co stanowi wzrost o 376 mil.koron w stosunku do r.1945. Z wymienionej sumy ogólnej 813.500.000 koron przypada na frachty w żegludze zagranicznej. Wpływy z ruchu pasażerskiego wzrosły o 36 mil.koron w stosunku do r.1945 i wyniosły 54 mil.koron. Wpływy z czarterów na czas, nie objęte powyższą cyfrą globalną, spadły o 28 mil.koron, do 44.700.000 koron.

Z rynku frachtowego.-(BIM) Znaczny spadek stawek frachtowych w przewozach morskich, jaki zaznaczył się ostatnio, spowodował rewizję stanowiska amerykańskiej Komisji Morskiej w stosunku do armatorów eksploatujących na zasadzie czarteru amerykańskie statki rządowe.

W dotychczasowym kontraktach z tymi armatorami była klauzula przewidująca, że połowę ewtl. strat poniesionych przez armatora będzie pokrywał rząd. Na skutek wspomnianego spadku stawek frachtowych sumy tych strat przybrały takie rozmiary, że rząd wprowadził od 1 sierpnia nowe warunki czarteru, przenoszące całość strat na czarterujących. W związku z tą zmianą warunków czarterujący zwrócili już rządowi 2oo statków i należy się spodziewać dalszych zwrotów. Wynikające stąd zmniejszenie się podaży tonażu odbiło się już na rynku frachtowym i tak np. ok. 1o września b.r. za przewóz węgla z północnych portów Stanów Zjednoczonych do Antwerpii / Rotterdamu płacono 8,15 dol., zamiast 6,- dol. w momencie największego spadku stawek. Należy przypuszczać, że nastąpi jeszcze dalszy wzrost stawek.

W związku z kryzysem dolarowym frachtowano tylko niewielkie ilości obcego tonażu na rachunek angielski.

W związku z niedawną 6o-procentową zwyżką opłat przeładunkowych w portach greckich wzrosły również stawki frachtowe w obrotach towarowych z Grecją (przywóz i wywóz), mianowicie o sh 4/6, czyli do sh 5/- za tonę.

Ubezpieczenia poważną pozycją eksportu brytyjskiego.-(BIM) W lipcu b.r. min.Cripps stwierdził, że ubezpieczenia są poważnym czynnikiem handlu światowego i mają duże znaczenie dla bilansu płatniczego. Brytyjskie towarzystwa ubezpieczeniowe zanotowały w ub.r. gospodarczym wpływy z tytułu premii ubezpieczeniowych w sumie 35o mil.funtów, z czego ok.połowa przypada na różnego rodzaju ubezpieczenia zagraniczne. Suma ta nie obejmuje odnośnych wpływów Lloydu Brytyjskiego, które można obliczyć, jeśli chodzi o ubezpieczenia zagraniczne, na ok. 44 mil.funtów. Tak więc ogólna suma wpływów z tytułu premii ubezpieczeniowych w transakcjach zagranicznych wynosi ok.219 mil.funtów. Przeciętny zysk z tych różnorodnych operacyj ubezpieczeniowych na rynkach zagranicznych wynosi dla Anglii ok. 7% powyższej sumy, czyli ok. 15 mil.funtów rocznie.

Rząd brytyjski nie zamierza przeprowadzić upaństwowienia krajowego rynku ubezpieczeniowego, w związku zaś z tendencjami do upaństwowienia ubezpieczeń w innych krajach występuje w obronie zainteresowanych towarzystw brytyjskich, uzyskując np. we Francji ustępstwa na ich rzecz. Rozwój gospodarki planowej w różnych krajach niewątpliwie będzie przyczyniał się do rozwoju krajowych rynków ubezpieczeniowych, w dążeniu do zabezpieczenia dla krajowego bilansu płatniczego tej oszczędności dewizowej.

Nowy typ frachtowca powietrznego.-(BIM) Brytyjska firma "Miles Aircraft Ltd." wyprodukowała trzeci z kolei nowy typ samolotu towarowego M.68, którego specjalnym przeznaczeniem ma być służba dowozowa, np.między przemysłowymi ośrodkami środkowej Anglii i portami morskimi, dzięki czemu zarówno armatorzy jak i załadowcy są w tym zainteresowani. Zasadniczą cechą nowego frachtowca powietrznego jest ruchomy "przedział towarowy", w postaci skrzyni długości 1o stóp, a głębokości i szerokości 4 stóp i 6 cali. Odczepiony od samolotu "przedział towarowy" może być odtransportowany dalej na kółkach za ciągnikiem. W międzyczasie do samolotu przyczepia się inny wypełniony towarem przedział, lub też samolot odlatuje bez ładunku. Szczególną zaletą tego systemu jest możność używania specjalnych przedziałów towarowych (np. chłodzonych) dla różnych rodzajów towaru. System ten rozwiązuje problem zwłoki oraz uszkodzeń towaru, wynikających z przeładunku, oraz upraszcza formalności celne i ważenie. Samolot M 68 ma przeciętną szybkość ok. 23o km/godz. i zasięg ok. 72o km.